

**СВОДНЫЕ ВЫВОДЫ, ТИПОВЫЕ СТАТЬИ,
РЕКОМЕНДАЦИИ И ДЕКЛАРАЦИЯ**

(Представлено Секретариатом)

Прилагаемые сводные выводы, типовые статьи, рекомендации и декларация одобрены Конференцией.

Пункт 1.1 повестки дня. Условия и опыт либерализации**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу об условиях и опыте либерализации в рамках пункта 1.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) метод целевого исследования опыта либерализации, несмотря на ограничения масштабов исследования, является важным инструментом проведения анализа и распространения информации об опыте государств на национальном, субрегиональном, региональном или плюрилатеральном уровнях. Целевые исследования либерализации могут оказать помощь государствам в дальнейшей разработке их методов либерализации и вариантов политики;
- b) ИКАО следует продолжать разрабатывать и распространять соответствующими средствами целевые исследования и информацию об опыте либерализации. Следует настоятельно рекомендовать государствам направлять эту информацию в ИКАО для общего распространения;
- c) на протяжении более чем 10 лет в условиях усиливающейся конкуренции возрастает уровень коммерциализации авиакомпаний, аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. Динамичное развитие коммерциализации и процессы либерализации будут и впредь оказывать взаимное воздействие и иметь взаимные последствия;
- d) деятельность авиакомпаний и поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания взаимосвязана, однако их коммерциализация и приватизация в условиях либерализации характеризуются рядом неоднозначных особенностей и финансовых последствий для обеих сторон. Одним из средств обеспечения стабильности в этих условиях является установление долгосрочного сотрудничества между авиакомпаниями и поставщиками обслуживания. Кроме того, важным элементом таких отношений должен быть механизм консультаций;
- e) государствам следует заблаговременно оценивать и в максимальной степени предвидеть некоторые возможные последствия увеличения объема воздушного движения для инфраструктуры и окружающей среды; и
- f) либерализация может иметь различные последствия для рабочей силы, которая должна по-прежнему оставаться важной заинтересованной стороной в развитии авиатранспортной отрасли. Государствам следует соблюдать и выполнять *Декларацию МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда* и принимать необходимые меры к содействию общественному диалогу при активном участии рабочей силы в качестве средства определения новаторских и социально ответственных решений.

Пункт 1.2 повестки дня. Аспекты либерализации, касающиеся безопасности полетов и авиационной безопасности**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по аспектам либерализации, касающимся безопасности полетов и авиационной безопасности, в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) экономическая либерализация имеет последствия для регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые должны надлежащим образом рассматриваться, по мере необходимости, на национальном, двустороннем, региональном и глобальном уровнях в целях обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации;
- b) Чикагская конвенция возлагает ответственность за соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики, связанных с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, на Договаривающиеся государства. Независимо от каких-либо изменений в экономическом регулировании безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь иметь первостепенное значение в деятельности и развитии воздушного транспорта. В условиях экономической либерализации регулирование в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности должно не только сохраняться, но и усиливаться. Меры по обеспечению соблюдения применимых стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности и усилению нормативного контроля должны являться неотъемлемой частью гарантий либерализации;
- c) при осуществлении экономической либерализации государствам следует обеспечивать, чтобы коммерческие соображения не ставили под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность и чтобы в отношении всех сторон, участвующих в любых либеральных соглашениях, устанавливались четкие сферы ответственности и подотчетности за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности. Независимо от формы механизмов экономического регулирования необходимо иметь четко определенную контактную точку несения ответственности в отношении компетентного органа по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в четко оговоренном Договаривающемся государстве ИКАО или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном этим государством, для любого конкретного полета воздушного судна;
- d) ИКАО следует и впредь играть ведущую роль в выработке глобальной стратегии регулирования и контроля в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности как на постоянной основе, так и в контексте содействия проведению реформы экономического регулирования. Изменяющиеся условия регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта требуют разработки новых механизмов регулирования, способных адаптироваться к таким изменениям и учитывать связанные с ними проблемы. До создания таких новых механизмов регулирования в промежуточный период необходимо принимать меры к продолжению эффективного функционирования существующей системы регулирования в области

безопасности полетов и авиационной безопасности. Решение этой задачи требует постоянного международного сотрудничества и совместных усилий всех Договаривающихся государств, региональных авиационных органов, отрасли, а также всех других заинтересованных сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации;

- e) учитывая, что многие развивающиеся страны не располагают достаточными людскими и финансовыми ресурсами, необходимыми для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в процессе либерализации, необходимо использовать все возможности для оказания этим государствам помощи в улучшении системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности и устранении недостатков, выявленных в ходе проводимых ИКАО проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, включая взносы по линии механизма ИКАО по обеспечению авиационной безопасности, Программу технического сотрудничества ИКАО, Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и поддержку других региональных механизмов (включая проекты COSCAP); и
- f) ИКАО следует провести исследование с целью уточнения определения государства или государств, ответственных за контроль в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, и, возможно, рекомендовать поправки к существующим нормативным положениям в этой области.

Пункт 2.1 повестки дня. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью в рамках пункта 2.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) растущие и расширяющиеся процессы либерализации, приватизации и глобализации требуют модернизации регулирования условий назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений для предоставления авиаперевозчикам возможности адаптироваться к быстро меняющейся среде. Несмотря на наличие определенных проблем, требующих решения, либерализация положений о владении авиаперевозчиками и контроле за их деятельностью дает определенные выгоды. Опыт либерализации в сфере владения и контроля показывает, что она может осуществляться, не входя в противоречия с обязательствами сторон по Чикагской конвенции и не подрывая характера международных воздушных перевозок;
- b) государства широко поддерживают определенную форму либерализации положений, регулирующих порядок назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений. Конкретные подходы весьма разнообразны и могут включать значительное расширение положений с выходом за рамки национального владения и контроля в ближайшем будущем, постепенное сокращение конкретных долей национального владения, внесение ограниченных изменений на определенное время в отношении

- некоторых типов перевозок (например, нерегулярных или грузовых), применение в пределах определенных географических регионов или просто рассмотрение в каждом конкретном случае;
- c) в связи с этим требуется гибкость соответствующих механизмов регулирования, с тем чтобы позволить всем государствам следовать выбранному ими подходу собственными темпами, учитывая при этом подходы, выбранные другими государствами;
 - d) независимо от формы и темпов либерализации, условия назначения авиаперевозчиков и выдачи им разрешений должны по-прежнему обеспечивать придание первостепенного значения безопасности полетов и авиационной безопасности и четкое определение ответственности и сферы компетенции за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности в отношении всех сторон, участвующих в либерализованных механизмах;
 - e) при либерализации условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений государства должны обеспечивать надлежащее рассмотрение проблем экономического и социального влияния, включая проблемы рабочей силы, а также в полной мере учитывать прочие потенциальные риски, связанные с иностранными инвестициями (например, утечка капитала, неопределенность в отношении гарантии обслуживания);
 - f) предлагаемый механизм регулирования, представленный Секретариатом и приводимый с внесенными изменениями, дает государствам практичный альтернативный вариант либерализации положений, касающихся назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений в своих соглашениях о воздушном сообщении. Дополнив другие варианты, уже разработанные ИКАО (включая принцип "общности интересов"), он будет способствовать достижению государствами общей цели постепенной либерализации регулирования. Хотя подход и направления в отношении либерализации в конечном итоге будут определять каждое государство, исходя из своих национальных интересов, использование предлагаемого механизма может способствовать расширению либерализации. Однако использование предлагаемого механизма государством вовсе не означает, что это государство должно изменять существующие законы или правила, касающиеся национального владения и контроля, в отношении собственных перевозчиков;
 - g) учитывая, что в рамках действующих соглашений о воздушном сообщении уже обеспечивается определенная гибкость, государства могут в краткосрочном плане применять по своему усмотрению более позитивные подходы (включая согласованные действия) для содействия либерализации путем признания назначенных иностранных авиаперевозчиков, которые могут не отвечать традиционным критериям национального владения и контроля или критериям основного места деятельности и фактического нормативного контроля;
 - h) государства могут осуществлять либерализацию порядка владения авиаперевозчиками и контроля над ними на односторонней, двусторонней, региональной, плюрилатеральной или многосторонней основе; и

- i) ИКАО играла и должна по-прежнему играть ведущую роль в содействии либерализации в данной области; Организация должна распространять свой инструктивный материал, постоянно следить за развитием событий и, при необходимости, дополнительно изучать основные проблемы в широком контексте постепенной либерализации.

Конференция согласилась с тем, что государствам следует надлежащим образом рассмотреть нижеуказанный проект типовой статьи в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Статья X. Назначение и выдача разрешения

1. *Каждая Сторона имеет право назначить в письменной форме другой Стороне [авиапредприятие] [столько авиапредприятий, сколько она желает] для эксплуатации договорных линий [в соответствии с настоящим Соглашением], а также аннулировать или изменить такое назначение.*
2. *По получении уведомления о таком назначении и обращения назначенного авиапредприятия [сделанного в форме и способом, установленными для получения эксплуатационного разрешения [и технического разрешения] каждая Сторона с минимальной процедурной задержкой дает соответствующее эксплуатационное разрешение при условии, что:*
 - a) *назначенное авиапредприятие имеет основное место деятельности* [и постоянное местонахождение] на территории назначающей Стороны;*
 - b) *Сторона, назначающая авиапредприятие, осуществляет и поддерживает фактический нормативный контроль** за деятельностью авиапредприятия;*
 - c) *Сторона, назначающая авиапредприятие, соблюдает положения, содержащиеся в статье X (Безопасность полетов) и статье Y (Авиационная безопасность);*
 - d) *назначенное авиапредприятие отвечает другим условиям, установленным законами и правилами, обычно применяемыми к осуществлению международных воздушных сообщений Стороной, получающей уведомление о назначении.*
3. *По получении эксплуатационного разрешения, упомянутого в п. 2, назначенное авиапредприятие может в любое время начать эксплуатацию договорных линий, для которой оно таким образом назначено, при условии соблюдения данным авиапредприятием применимых положений настоящего Соглашения.*

Структурные примечания:

- i) **подтверждение наличия основного места деятельности базируется на следующем: авиапредприятие учреждено и зарегистрировано в качестве юридического лица на территории назначающей Стороны в соответствии с применимыми национальными законами и правилами, имеет значительный объем перевозок и осуществляет значительные капитальные вложения в физические средства на территории назначающей Стороны, платит подоходный налог, регистрирует и базируется там свои воздушные суда и нанимает значительное количество граждан этой Стороны в качестве управленческого, технического и эксплуатационного персонала.*

***подтверждение осуществления фактического нормативного контроля основывается на следующем, но не ограничивается этим: авиапредприятие имеет действительную эксплуатационную лицензию или разрешение, выданные лицензирующим органом, например сертификат эксплуатанта (АОС), отвечает критериям, установленным назначающей Стороной в отношении осуществления международных воздушных сообщений, таким, например, как доказательство финансового благополучия, способность удовлетворять требованию о защите общественных интересов, принятие обязательств по гарантии обслуживания и т. д.; назначающая Сторона имеет и поддерживает программу контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии со стандартами ИКАО."*

- ii) условия, изложенные в п. 2 настоящей статьи, следует также использовать в статье об отмене разрешения."

РЕКОМЕНДАЦИЯ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 2.1/1

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ, ЧТОБЫ:

- a) либерализация порядка назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку осуществлялась по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под фактическим нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) государства при рассмотрении вопросов назначения авиапредприятий и предоставления им разрешений в рамках своих отношений в области международного воздушного транспорта использовали в качестве варианта по своему выбору новый предложенный альтернативный критерий;
- c) государства применяли по своему усмотрению позитивные подходы (включая согласованные действия) для содействия либерализации путем признания назначенных иностранных авиаперевозчиков, которые могут не отвечать традиционным критериям национального владения и контроля. Государства, желающие либерализовать условия признания назначений иностранных авиаперевозчиков, не отвечающих требованиям положений о владении и контроле соответствующих соглашений о воздушном сообщении, могли делать это путем:
 - 1) опубликования индивидуальных заявлений о своей политике в отношении признания назначений иностранных авиаперевозчиков;
 - 2) опубликования совместных заявлений об общей политике и/или;
 - 3) разработки юридически обязательного документа;

обеспечивая при этом по возможности, чтобы такая политика разрабатывалась и применялась в соответствии с принципами недискриминации и неисключительного участия;

- d) государство, назначающее авиаперевозчика, осуществляло или обеспечивало осуществление надлежащего контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в назначенном авиапредприятии в соответствии со стандартами, установленными ИКАО;
- e) государства уведомляли ИКАО о своей политике, в том числе об индивидуальных или совместных заявлениях об общей политике в отношении условий признания назначения авиаперевозчиков в соответствии с соглашением о воздушном сообщении;
- f) ИКАО собирала и распространяла информацию о политике, позициях или практике государств в отношении владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью;
- g) ИКАО помогала государствам или группам государств, нуждающимся в разработке или дополнительном уточнении вариантов, указанных в п. с);
- h) ИКАО продолжала следить за развитием событий в области либерализации владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и рассматривала, при необходимости, связанные с ней вопросы.

Пункт 2.2 повестки дня. Доступ к рынку

ЧАСТЬ 1. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ДОСТУПА К РЫНКУ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о либерализации доступа к рынку в рамках пункта 1.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) после Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/4) 1994 года достигнут значительный прогресс в либерализации доступа к рынку, особенно на региональном и субрегиональном уровнях. Важно отметить, что в целом государства стали более открыто и восприимчиво относиться к идеям либерализации, причем многие из них применяют активный, более сбалансированный подход и корректируют свою политику и практику с учетом проблем либерализации;
- b) опыт последнего десятилетия подтверждает, что существующие двусторонние, региональные и многосторонние режимы регулирования, основанные на положениях Чикагской конвенции, могут существовать и сосуществуют, и каждый из них может использовать различные подходы к регулированию воздушного транспорта. Эти режимы по-прежнему остаются для государств той жизнеспособной и гибкой платформой, которая позволяет им двигаться в направлении либерализации с учетом конкретных потребностей, целей и условий. Рост числа соглашений об "открытом небе" и других либеральных соглашений свидетельствует об исключительной эффективности этих режимов в расширении либерализации, и этот импульс следует сохранить;

-
- c) Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) имеет важное значение для либерализации и осуществления международных воздушных сообщений. Поэтому государства следует призывать к всеобщему соблюдению и применению СТМВС, а ИКАО должна по-прежнему способствовать этому;
- d) по-прежнему сложным и трудным остается вопрос осуществления закрепленного в ГАТС принципа наиболее благоприятствуемой нации (MFN) применительно к коммерческим правам. Несмотря на наличие определенной поддержки идеи расширения Приложения ГАТС по услугам в области воздушного транспорта за счет включения в него некоторых так называемых "мягких прав", а также некоторых аспектов "жестких прав", отсутствует глобальный консенсус по вопросу о том, стоит ли и как это следует делать. Также пока неясно, является ли ГАТС эффективным средством либерализации воздушного транспорта;
- e) хотя осуществление принципа многосторонних отношений в области коммерческих прав остается целью Организации, условия для разработки глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами на данном этапе еще не созрели. В этой связи государствам следует и в дальнейшем двигаться в направлении либерализации по собственному выбору и собственными темпами, применяя в соответствующих случаях двусторонние, региональные и/или многосторонние подходы. Предлагаемые типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении (ТСВС) являются подробным руководством по вариантам либерализации и подходам к ней;
- f) перегруженность аэропортов пока не является существенным ограничением для заключения государствами либеральных соглашений о воздушном сообщении. Однако при либерализации доступа к рынку следует должным образом учитывать ограниченную пропускную способность аэропортов и долгосрочные потребности в развитии инфраструктуры. Проблемы, связанные с невозможностью осуществления авиаперевозчиками законных коммерческих прав в аэропортах с ограниченной пропускной способностью, могут, при необходимости, решаться в контексте обсуждений соответствующих соглашений о воздушном сообщении. В этой связи следует благожелательно рассматривать в соответствии с надлежащим национальным законодательством и международными обязательствами просьбы о предоставлении преференциального режима со стороны тех государств, чьи аэропорты не испытывают трудностей с выделением окон, но чьи авиаперевозчики не могут получить окна в аэропортах, испытывающих такие трудности;
- g) любая система выделения окон должна быть справедливой, недискриминационной и транспарентной и учитывать интересы всех сторон. Она также должна быть глобально совместимой, направленной на максимально эффективное использование пропускной способности аэропортов, простой, практичной и экономически стабильной;
- h) ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий в области регулирования и отраслевыми событиями, разрабатывать справочник по практическому опыту государств в деле либерализации международного воздушного транспорта и распространять соответствующую информацию среди Договаривающихся государств. ИКАО следует также продолжать обновлять действующий инструктивный материал по экономическому регулированию международного

воздушного транспорта и разрабатывать при необходимости новый материал, направленный на содействие либерализации и повышение уровня гармонизации в виде, например, ТСВС.

ЧАСТЬ 2. АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу об аренде воздушных судов в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) аренда (как с экипажем, так и без экипажа) предоставляет значительные преимущества авиаперевозчикам, позволяя расширить и разнообразить воздушные сообщения, и открывает возможности для создания новых перевозчиков. Однако при этом также возникают проблемы экономического регулирования и безопасности полетов, которые требуют решения;
- b) государствам следует, по мере необходимости, пересматривать свои положения, регулирующие использование арендуемых воздушных судов для выполнения международных авиаперевозок на их территорию или с их территории, а также четко определять, кто несет ответственность за соблюдение минимальных стандартов обеспечения безопасности полетов, путем включения соответствующих положений в свои соглашения о воздушном сообщении или заключения договоренностей, предусмотренных в статье 83 *bis* Чикагской конвенции. Для этих целей могут использоваться положения документа ИКАО *"Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации"* (циркуляр 295); и
- c) ИКАО следует предоставить Договаривающимся государствам для факультативного использования по своему усмотрению типовую статью об аренде, предложенную Секретариатом, внося в нее изменения и пояснительные примечания с целью:
 - i) уточнить значение термина "соответствующий полномочный орган";
 - ii) провести четкое различие между воздушными судами, арендуемыми "с экипажем" и "без экипажа"; и
 - iii) учесть вариант целевой краткосрочной аренды воздушных судов с экипажем.

ЧАСТЬ 3. АВИАГРУЗ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о грузовых воздушных перевозках в рамках пункта 2.2 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) грузовые воздушные перевозки, и в частности чистогрузовые авиаперевозки, следует рассматривать в свете ускоренной либерализации и проведения реформы регулирования и исходить при этом из их особенностей, характера деятельности отрасли грузовых воздушных перевозок и потенциальных торговых и экономических выгод, которые могут быть получены в результате такой реформы;
- b) государствам следует рассмотреть возможность либерализации чистогрузовых воздушных перевозок, используя один или несколько из следующих вариантов:
 - i) осуществление односторонней либерализации доступа к рынку чистогрузовых воздушных перевозок, не требуя при этом двусторонней взаимности или проведения переговоров;
 - ii) осуществление либерализации чистогрузовых воздушных перевозок путем заключения двусторонних соглашений и проведения переговоров в целях обеспечения взаимности; и
 - iii) использовать многосторонний/плюрилатеральный подход к либерализации чистогрузовых воздушных перевозок.

Конференция согласилась, что государствам следует рассмотреть приведенное ниже типовое приложение на предмет использования его в дальнейшем по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

ПРИЛОЖЕНИЕ ПО ГРУЗОВЫМ ВОЗДУШНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Стороны соглашаются, что:

1. *Каждое назначенное авиапредприятие, занятое выполнением международных грузовых воздушных перевозок:*
 - a) *получает недискриминационный режим в отношении доступа к производственной базе для таможенной очистки, обработки, хранения груза и упрощения формальностей;*
 - b) *при условии соблюдения местных законов и правил может использовать и/или непосредственно эксплуатировать другие виды транспорта;*
 - c) *может использовать арендованные воздушные суда при условии, что их эксплуатация соответствует таким же стандартам по безопасности полетов и авиационной безопасности, как и применяемые в отношении других воздушных судов назначенных авиапредприятий;*
 - d) *может заключать соглашения о совместной деятельности с другими авиаперевозчиками, включая, но не ограничиваясь, соглашения о совместном использовании кодов, блокировании мест и выполнении перевозок типа "интерлайн"; и*
 - e) *может устанавливать собственные грузовые тарифы, которые не требуется представлять на утверждение аэронавигационным полномочным органам каждой из Сторон (любой Стороне).*

2. *В дополнение к правам, оговоренным выше в п. 1, каждое назначенное авиапредприятие, занятое выполнением чистогрузовых авиаперевозок на регулярной или нерегулярной основе, может выполнять авиаперевозки из пункта отправления и назначения на территории одной из Сторон (каждой Стороны) без ограничений в отношении частоты авиаперевозок, провозной емкости, выбора маршрута, типа воздушного судна и пункта отправления или назначения груза.*

Пункт 2.3 повестки дня. Добросовестная конкуренция и гарантии

ЧАСТЬ 1. ГАРАНТИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о гарантиях обеспечения добросовестной конкуренции в рамках пункта 2.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) либерализация должна сопровождаться принятием соответствующих мер, гарантирующих добросовестную конкуренцию и эффективное и стабильное участие всех государств. Такие меры должны быть составной частью процесса либерализации и живым инструментом, соответствующим потребностям и стадиям либерализации. Такие меры могут включать постепенное введение либерализации, общих законов о конкуренции и/или специфических для авиации гарантий;
- b) хотя общие законы о конкуренции во многих случаях могут быть эффективным средством, но учитывая различия в режимах конкуренции, различные стадии либерализации, на которых находятся государства, и особые рамки регулирования международного воздушного транспорта, вероятно, имеется потребность в наличии чисто авиационных гарантий для предотвращения и устранения недобросовестной конкуренции в области международного воздушного транспорта. Это может быть сделано посредством определения согласованного перечня действий, составляющих антиконкурентную практику, который может использоваться (и, при необходимости, изменяться или расширяться) государствами в качестве индикатора принятия необходимых мер регулирования;
- c) в случаях, когда национальные законы о конкуренции применимы к международному воздушному транспорту, следует делать все возможное во избежание применения односторонних действий. При решении вопросов конкуренции, затрагивающих иностранных авиаперевозчиков, государствам следует должным образом учитывать проблемы других заинтересованных государств. В данном контексте сотрудничество между государствами, в особенности между антимонопольными органами, а также между такими органами и авиационными органами, является полезным средством содействия либерализации и избежания конфликтов;
- d) согласование различных режимов конкуренции остается важной задачей. В случаях возникновения споров, связанных с использованием специфических для авиации

гарантий или применением законов о конкуренции, государствам следует разрешать их посредством консультаций и механизмов урегулирования разногласий, предусмотренных соответствующими соглашениями о воздушном сообщении, и, в случае применения механизмов, пользоваться существующим инструктивным материалом ИКАО о законах о конкуренции, содержащимся в документе ИКАО Doc 9587;

- e) экстерриториальное применение национальных законов о конкуренции может наносить ущерб договоренностям о сотрудничестве, которые многими считаются необходимыми для обеспечения эффективности, регулярности и жизнеспособности международного воздушного транспорта и определенные формы которых служат интересам как пользователей, так и авиаперевозчиков. Следовательно, в случаях, когда антитрестовские законодательства или законы о конкуренции применяются к таким договоренностям, соответствующие решения должны приниматься с учетом необходимости содействовать дальнейшему развитию сотрудничества между авиаперевозчиками, включая интерлайн, если это отвечает интересам пользователей и авиаперевозчиков;
- f) ИКАО следует продолжать следить за событиями в этой области, а также с учетом эволюции либерализации обновлять свой инструктивный материал, касающийся конкуренции и гарантий.

Конференция согласилась, что государствам следует надлежащим образом рассмотреть приведенную ниже типовую статью в качестве одного из вариантов для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Гарантии против применения антиконкурентной практики

1. *Стороны соглашаются с тем, что нижеуказанная практика авиапредприятий может расцениваться как возможная практика недобросовестной конкуренции, заслуживающая внимательного рассмотрения:*
 - a) *взимание авиатарифов на маршрутах на уровнях, которые в целом недостаточны для покрытия расходов на предоставление услуг, с которыми они связаны;*
 - b) *добавление избыточной провозной емкости или частоты перевозок;*
 - c) *такая практика является не временной, а постоянной;*
 - d) *такая практика оказывает серьезное негативное экономическое влияние на другое авиапредприятие или наносит ему значительный ущерб;*
 - e) *такая практика отражает очевидное намерение или может причинить вред другому авиапредприятию, устранить или вытеснить его с рынка; и*
 - f) *поведение свидетельствует о злоупотреблении доминирующим положением на маршруте.*

2. *Если авиационные власти одной Стороны считают, что операция или операции, предполагаемые или совершаемые назначенным авиапредприятием другой Стороны, могут представлять собой недобросовестную конкуренцию согласно признакам, указанным в пункте 1, они могут обратиться с просьбой о проведении консультаций в соответствии со статьей [], касающейся консультаций] с целью решения проблемы. Любая такая просьба сопровождается указанием причин обращения с просьбой, и такие консультации начинаются в течение 15 дней с даты подачи просьбы.*
3. *Если Стороны не могут решить проблему посредством консультаций, любая из Сторон может прибегнуть к применению механизма разрешения споров согласно статье [] с целью урегулирования разногласий."*

ЧАСТЬ 2. СТАБИЛЬНОСТЬ И УЧАСТИЕ

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о стабильности и участии в рамках пункта 2.3 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) в условиях перехода к либерализации или даже уже при наличии либерализованного рынка государства могут по-прежнему оказывать определенную помощь своим авиапредприятиям с целью обеспечения стабильности авиатранспортной отрасли с учетом своей законной обеспокоенности относительно гарантии обслуживания. Однако государствам следует помнить, что предоставление помощи/субсидий, дающих выгоды национальным авиаперевозчикам, которых, однако, нет у конкурентов на том же рынке, может исказить торговлю международными авиатранспортными услугами и может представлять собой практику недобросовестной конкуренции;
- b) ввиду отсутствия приемлемого метода количественной оценки и существования разнообразных мер, не имеющих денежного выражения, точно определить весь объем государственной помощи и влияние конкретной государственной помощи на конкуренцию весьма сложно. С учетом этой сложности государствам следует признать, что любые действия против иностранных авиапредприятий, получающих помощь/субсидии, могут привести к ответным действиям со стороны затронутого государства и помешать происходящей либерализации международного воздушного транспорта;
- c) в некоторых случаях государственная помощь может принести экономические и/или социальные выгоды в плане реорганизации авиаперевозчиков и гарантии предоставления услуг. Однако даже в таких случаях государствам следует принимать прозрачные и эффективные меры, сопровождающиеся ясными критериями и методиками, направленными на обеспечение того, чтобы помощь/субсидии не оказывали негативного воздействия на конкуренцию на рынке;
- d) в своих отношениях в области воздушного транспорта государствам следует рассматривать возможность определения и разрешения оказания помощи в целях

обеспечения осуществления необходимых перевозок на конкретных внутренних региональных маршрутах общего пользования;

- е) для обеспечения эффективного и стабильного участия развивающихся стран весьма важно, чтобы государства при осуществлении постепенной либерализации международного воздушного транспорта уделяли особое внимание в своих взаимоотношениях в области воздушного транспорта интересам и потребностям государств, имеющих менее конкурентоспособных авиаперевозчиков, и, при необходимости, распространяли на них преференциальные меры и меры участия. Положения о таких мерах могут быть включены в "приложение о переходном периоде" к соглашению о воздушном сообщении.

Конференция согласилась, что государствам следует рассмотреть приведенный ниже механизм регулирования, представленный в виде рамок приложения о переходном периоде, с пояснительными примечаниями как один из вариантов для использования Договаривающимися государствами по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

ПРИЛОЖЕНИЕ О ПЕРЕХОДНОМ ПЕРИОДЕ*

Нижеуказанные меры переходного характера теряют силу (дата) или по наступлении такой более ранней даты, какая будет согласована Сторонами.

1. *Невзирая на положения статьи ____ (или приложения ____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ...*
2. *Невзирая на положения статьи ____ (или приложения ____), назначенное авиапредприятие (или авиапредприятия) Стороны А (или каждой Стороны) может (должно) ... как указано ниже:*
 - a) *С (дата) по (дата) ...*
 - b) *С (дата) по (дата) ...*
3. *Невзирая на положения статьи ____ (или приложения ____), нижеуказанные положения регулируют ...*

***Пояснительные примечания:**

- a) первое положение будет использоваться в том случае, когда конкретная статья (или приложения) не будет вступать в силу незамедлительно, а будет осуществляться в ограниченном объеме в течение переходного периода. Второе положение будет аналогично первому, но будет иметь периоды поэтапной реализации. Третье положение будет использоваться в том случае, когда статья (или приложения) не будет вступать в силу незамедлительно и когда в переходный период будет действовать другой механизм; и
- b) нижеуказанный ориентировочный перечень в виде рамок приложения о переходном периоде предлагается для использования Договаривающимися государствами по своему

усмотрению в двусторонних, региональных или плюрилатеральных соглашениях о воздушном сообщении: количество назначаемых авиапредприятий, критерии владения и контроля, провозная емкость и частота, маршрутные и коммерческие права, совместное использование кодов, чартерные перевозки, смешанные перевозки, тарифы, выделение "окон" и вопросы "деловой практики" такие, например, как наземное обслуживание. Предлагаемая Секретариатом формулировка приложения представляет собой рамки, используя которые стороны должны согласовать условия и конкретный текст. Материал о возможных мерах, касающихся участия, и преференциальных мерах содержится в документе Doc 9587.

Пункт 2.4 повестки дня. Интересы потребителей

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о защите интересов потребителей в рамках пункта 2.4 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) государствам необходимо в качестве посылки рассмотрения вопросов об интересах потребителей внимательно изучить, какие элементы интересов потребителей в отношении качества обслуживания надлежащим образом отражены в действующей коммерческой практике авиакомпании (и, по мере необходимости, поставщиков услуг) и какие элементы должны регулироваться на основании нормативных и/или добровольных обязательств;
- b) государствам необходимо соблюдать рациональный баланс между добровольными обязательствами и мерами регулирования в тех случаях, когда требуется вмешательство государственного органа в целях повышения качества обслуживания. Государствам следует, как правило, особенно на начальном этапе, полагаться на добровольные обязательства, взятые на себя авиакомпаниями (и поставщиками обслуживания), а в тех случаях, когда добровольных обязательств недостаточно, рассматривать вопрос о принятии мер регулирования;
- c) осуществляя новые меры регулирования, государствам следует сводить до минимума расхождения в содержании и применении правил. Усилия по сведению до минимума расхождений должны быть направлены на то, чтобы исключить любые потенциальные юридические неопределенности, которые могут возникнуть в результате экстерриториального применения национальных законов, и при этом не снижать уровня конкуренции и не препятствовать применению эксплуатационных стандартов и не нарушать установленный порядок взаимодействия авиакомпаний;
- d) ИКАО следует продолжать отслеживать развитие событий в области добровольных обязательств и правительственного регулирования защиты интересов потребителей с целью предоставления необходимой информации государствам для оказания содействия процессу согласования. Такой мониторинг поможет ИКАО своевременно принять решение о возможности или необходимости предпринятия действий на многосторонней основе, к примеру в виде возможной разработки глобального кодекса поведения в целях согласования мер регулирования.

Пункт 2.5 повестки дня. Распределение продукции**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о распределении продукции в рамках пункта 2.5 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) принципы Кодекса поведения ИКАО по регулированию использования АСБ следует рассматривать как базовые рамки регулирования АСБ в Договаривающихся государствах и образцом для любого другого кодекса поведения регионального характера. Государствам следует учитывать, что изменение таких правил или кодексов поведения не должно подрывать принципов транспарентности, доступности и недискриминации;
- b) несмотря на некоторые случаи, когда Кодекс поведения ИКАО по регулированию использования АСБ не имеет применимых положений в результате отраслевых или нормативных изменений, сфера действия Кодекса ИКАО по АСБ потенциально применима к Интернету, и государства могут использовать его по своему усмотрению с учетом своих конкретных обстоятельств;
- c) государствам следует рассмотреть необходимость обеспечения того, чтобы системы, базирующиеся на Интернете, предоставляли пользователям всеобъемлющую и правдивую информацию, а авиакомпаниям – возможность использовать, при необходимости, эти системы, аналогичную той, которую они имеют в отношении обычных глобальных АСБ; и
- d) хотя еще не совсем ясно, следует ли принимать новые правила, касающиеся распределения продукции авиакомпаний через Интернет, некоторые государства активно изучают данный вопрос в рамках действующих правил/ положений по АСБ, законов о защите прав потребителей и законов о конкуренции. ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий, распространять информацию по данному вопросу и поддерживать эффективность рассматриваемого Кодекса ИКАО по АСБ.

Пункт 2.6 повестки дня. Разрешение споров**ВЫВОДЫ**

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о разрешении споров в рамках пункта 2.6 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) в условиях либерализации из-за усиления конкуренции и появления новых рыночных сил могут возникать различные споры и, следовательно, нужно, чтобы государства решали такие споры эффективнее и быстрее; и

- b) государствам и авиатранспортной отрасли нужен такой механизм урегулирования споров, который:
- i) вызывает доверие и способствует либерализации при наличии гарантий, а также участию развивающихся государств;
 - ii) приспособлен к особым условиям международных воздушно-транспортных операций и конкурентной деятельности;
 - iii) обеспечивает учет интересов третьих сторон, непосредственно затрагиваемых спором; и
 - iv) является транспарентным и открывает своевременный и эффективный доступ к соответствующей информации для заинтересованных сторон, непосредственно затрагиваемых спором.

Конференция согласилась с тем, что государствам следует рассмотреть приведенную ниже типовую статью в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении.

"Разрешение споров

...

х. Любой спор, который не может быть разрешен путем консультаций, по просьбе одной [любой] из Сторон соглашения может быть вынесен на рассмотрение посредника или группы экспертов по разрешению споров. Такой посредник или такая группа экспертов могут использоваться для целей посредничества, определения существа спора или представления рекомендаций относительно средства защиты или разрешения спора.

х. Стороны заранее согласовывают круг полномочий посредника или группы экспертов, руководящие принципы или критерии, а также условия доступа к посреднику или группе экспертов. Они также рассматривают в случае необходимости положения о временной помощи и возможности участия любой Стороны, которая может непосредственно затрагиваться спором, принимая во внимание цель и необходимость простого, гибкого и быстрого процесса.

х. Посредник или члены группы экспертов могут назначаться из списка авиационных экспертов соответствующей квалификации, который ведется ИКАО. Отбор эксперта или экспертов производится в течение пятнадцати (15) дней со дня получения просьбы о вынесении вопроса на рассмотрение посредника или группы экспертов. Если Стороны не могут договориться о выборе эксперта или экспертов, право выбора может быть передано Президенту Совета ИКАО. Любой эксперт, используемый для данного механизма, должен обладать адекватной квалификацией в общем предмете спора.

х. Посредничество совершается в течение шестидесяти (60) дней с момента найма посредника, и любое определение, включая в соответствующих случаях любые

рекомендации, выносятся в течение шестидесяти (60) дней с момента найма эксперта или экспертов. Стороны могут заранее договориться о том, что посредник или группа экспертов могут оказать подателю жалобы временную помощь, если таковая испрашивается, и в этом случае вначале выносятся определение.

х. Стороны добросовестно содействуют посредничеству и выполняют любое решение или определение посредника или группы экспертов, если не было другой договоренности. Если стороны заранее договариваются просить только определения фактов, они используют эти факты для разрешения спора.

х. Издержки, связанные с использованием данного механизма, оцениваются при его основании и распределяются поровну, но с возможностью их перераспределения по вынесении окончательного решения.

х. Данный механизм применяется без ущерба для продолжения использования процесса консультаций или последующего использования арбитража, или прекращения действия Соглашения в соответствии со статьей _."

Пункт 2.7 повестки дня. Транспарентность

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о транспарентности в рамках пункта 2.7 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) транспарентность следует рассматривать как задачу, подлежащую выполнению в рамках системы регулирования, и как важный элемент процесса либерализации. Государства и заинтересованные стороны, участвующие в системе регулирования, извлекают выгоду от улучшенной транспарентности;
- b) ввиду продолжающейся либерализации в сфере международного воздушного транспорта и необходимости дать возможность ИКАО выполнять свою первоочередную роль в разработке основополагающих установок можно использовать ряд подходов, предполагающих действия со стороны государств, для того чтобы сделать режим регулирования более транспарентным, включая следующее:
 - i) государствам следует зарегистрировать в ИКАО любые незарегистрированные соглашения о воздушном сообщении в соответствии с их обязательствами согласно статье 83 Конвенции;
 - ii) государствам следует в первоочередном порядке пересмотреть свои внутренние процедуры и, в соответствии с их обязательствами согласно статье 83, разработать практические меры по улучшению процесса регистрации. Государствам, в которых этого еще не сделано, предлагается рассмотреть возможность возложить ответственность за регистрацию соглашений в ИКАО на какое-либо должностное лицо или ведомство; и

- iii) государствам следует рассмотреть вопрос о более широком использовании электронных средств распространения информации, таких, как правительственные web-сайты, для размещения на них открытой для широкой публики информации о ходе либерализации их воздушного транспорта, а также текстов соответствующих соглашений о воздушном сообщении или информации о них;
- с) ИКАО следует и впредь поощрять соблюдение государствами их обязательств по регистрации всех соглашений и договоренностей, обеспечивать эффективность системы регистрации и сделать базу данных о зарегистрированных соглашениях более доступной и полезной для государств и общественности; и
- d) транспарентность следует также рассматривать как цель, которая должна преследоваться в рамках национального и регионального регулирования, и как основной элемент процесса либерализации; в системе регулирования государства и заинтересованные стороны выигрывают от повышения транспарентности. Договаривающимся государствам следует предложить принять и применять принципы транспарентности, подобные тем, которые зафиксированы в стандартах транспарентности АРЕС, в отношении мер национального и регионального регулирования, касающихся международной гражданской авиации.

Конференция согласилась с тем, что государствам следует рассмотреть нижеуказанное типовое положение в качестве варианта для использования по своему усмотрению в соглашениях о воздушном сообщении:

"Статья X. Регистрация в Международной организации гражданской авиации

Настоящее соглашение и любая поправка к нему после вступления в силу подлежат регистрации в Международной организации гражданской авиации, которая производится [название регистрирующей стороны]".

Пункт 3.1 повестки дня. Рассмотрение типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС)

ВЫВОД

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о рассмотрении типового соглашения о воздушном сообщении в рамках пункта 3.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) стремясь повысить свою роль в деле разработки основного инструктивного материала для государств по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, ИКАО разработала типовое соглашение о воздушном сообщении (ТСВС) (см. дополнения А и В к документу Секретариата) в целях содействия процессу либерализации;
- b) ТСВС являются практическими справочными документами для использования государствами по своему усмотрению в ходе либерализации в своих отношениях в

области воздушного сообщения, а также при разработке собственных подходов или вариантов в отношении либерализации и служат полезным инструментом в процессе либерализации. ТСВС являются "живыми документами", разработку которых следует продолжать, особенно путем включения дополнительного материала, касающегося их применения, чтобы они могли служить для государств всесторонним инструктивным материалом, цель которого содействовать либерализации и повышению уровня гармонизации соглашений о воздушном сообщении с точки зрения формулировок и подходов;

- c) следует рекомендовать государствам использовать ТСВС в своих двусторонних, региональных или плюрилатеральных отношениях и предоставлять ИКАО информацию об использовании ТСВС; и
- d) ИКАО следует и впредь внимательно отслеживать накопление государствами и регионами опыта регулирования в ходе осуществления либерализации и использования ими ТСВС. ИКАО следует распространять среди государств соответствующую информацию о изменениях в этой области и оказывать им помощь в использовании и применении ТСВС.

Пункт 4.1 повестки дня. Механизмы, способствующие дальнейшей либерализации

ВЫВОДЫ

На основе представленной документации и состоявшейся дискуссии по вопросу о механизмах, способствующих дальнейшей либерализации, в рамках пункта 4.1 повестки дня Конференция сделала следующие выводы:

- a) в течение многих лет ИКАО ведет активную работу в области экономического регулирования, поскольку государства обращаются к Организации за указаниями и помощью, в частности в связи со стремительно развивающимся процессом глобализации и либерализации авиатранспортного рынка;
- b) роль ИКАО в области экономического регулирования необходимо переориентировать, чтобы дать глобальный толчок проведению нормативной реформы и либерализации. Принципиальные установки ИКАО, на которые полагаются государства, должны быть ориентированы именно на либерализацию, и Организации следует содействовать и помогать процессу либерализации посредством своей деятельности и в рамках оказания помощи государствам;
- c) в долгосрочной перспективе ИКАО следует изучить возможность и потенциальные выгоды использования Организации в качестве глобального центра, где ИКАО будет предоставлять государствам форум и необходимые услуги экспертов для переговоров и обмена правами доступа к рынкам на двустороннем и/или плюрилатеральном уровнях; и
- d) ИКАО следует поддерживать сотрудничество со всеми организациями, проявляющими интерес или участвующими в решении глобальных вопросов регулирования, с целью

обеспечения того, чтобы мандат и роль ИКАО и более широкие интересы авиационного сообщества учитывались этими органами. Кроме того, ИКАО и ее Договаривающимся государствам следует обеспечивать координацию действий с такими организациями в целях согласования усилий и недопущения дублирования на глобальном уровне. В качестве задачи первостепенной важности в своих отношениях с другими организациями, занимающимися вопросами экономического регулирования международного воздушного транспорта, ИКАО следует обеспечивать, чтобы не ставились под угрозу безопасность полетов и авиационная безопасность.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 4.1/1

КОНФЕРЕНЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ, ЧТОБЫ:

- a) будущая роль ИКАО в области экономического регулирования концентрировалась на разработке принципиальных установок по экономической либерализации, позволяющих государствам самостоятельно определять направления и темпы этого процесса при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в международном воздушном транспорте. Эта роль должна также включать содействие процессу либерализации, его стимулирование и оказание государствам помощи в реализации преимуществ либерализации в своих общих интересах; и
- b) в своих отношениях с ВТО ИКАО по-прежнему обращала внимание на политику Организации в отношении торговли услугами, зафиксированную в настоящее время в резолюции А33-19, подчеркивая при этом связь и взаимозависимость между аспектами безопасности полетов, авиационной безопасности и экономического регулирования, а также акцент в деятельности Организации на содействие процессу либерализации, его стимулировании и оказании помощи государствам.

ДЕКЛАРАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Всемирная авиатранспортная Конференция на тему "Проблемы и возможности либерализации", проведенная Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале с 24 по 29 марта 2003 года с участием 145 государств и 29 организаций,

напоминая о благородных целях в *преамбуле* к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции),

сознавая важную роль международного воздушного транспорта и его вклад в национальное развитие и мировую экономику,

подчеркивая чрезвычайную важность аспектов безопасности полетов и авиационной безопасности для международного воздушного транспорта,

учитывая имевшие место после Четвертой Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года изменения условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, обусловленные процессами экономического развития, глобализации, либерализации и приватизации, а также желательность постоянного развития механизмов регулирования в целях содействия изменению коммерческих условий деятельности отрасли воздушного транспорта и обеспечения дальнейшего безопасного, надежного и упорядоченного развития гражданской авиации во всем мире,

вновь подтверждая, что основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества, зафиксированные в Чикагской конвенции, хорошо служили международному воздушному транспорту и по-прежнему являются фундаментом будущего развития международной гражданской авиации,

ЗАЯВЛЯЕТ, что:

1. Общие принципы

1.1 ИКАО и ее Договаривающиеся государства совместно с авиатранспортной отраслью и другими заинтересованными сторонами, участвующими в деятельности гражданской авиации, будут прилагать усилия к тому, чтобы международный воздушный транспорт продолжал развиваться таким способом, который:

- a) обеспечивает высокий и возрастающий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) способствует эффективному и стабильному участию всех государств в международном воздушном транспорте и получению связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равенства возможностей;
- c) принимает во внимание различие уровней экономического развития государств на основе принципа "общности интересов" и посредством использования преференциальных мер в отношении развивающихся стран;

- d) обеспечивает предоставление адекватной вспомогательной инфраструктуры по разумным ценам;
- e) содействует предоставлению ресурсов для международного воздушного транспорта, в особенности для развивающихся стран;
- f) позволяет развиваться на стабильной экономической основе, подкрепляемой адаптацией условий регулирования и хозяйствования;
- g) стремится свести к минимуму экологические последствия;
- h) отвечает разумным ожиданиям потребителей и потребностям обслуживания населения, в особенности для маршрутов с небольшим объемом движения или неэкономичных по иным причинам маршрутов;
- i) содействует повышению эффективности и сводит к минимуму искажение рынка;
- j) обеспечивает адекватные и эффективные гарантии добросовестной конкуренции;
- k) содействует развитию сотрудничества и гармонизации на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях; и
- l) должным образом учитывает интересы всех участников, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность, рабочую силу и поставщиков услуг в области туризма и путешествий;

имея в виду в конечном итоге дать международному воздушному транспорту как можно больше экономической свободы, учитывая при этом его специфические характеристики и, в частности, необходимость обеспечения высоких стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

2. **Безопасность полетов и авиационная безопасность**

2.1 Безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь играть первостепенную роль в функционировании и развитии международного воздушного транспорта, и государства должны принимать на себя основную ответственность за обеспечение нормативного контроля в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности независимо от каких-либо изменений в системе экономического регулирования.

2.2 Государствам следует сотрудничать в деле осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире в соответствии с их обязательствами по Чикагской конвенции.

2.3 Государствам следует учитывать последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении трансграничных операций арендуемых воздушных судов, практики совместного использования кодов авиакомпаниями и применении других аналогичных механизмов.

2.4 Меры по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности должны осуществляться эффективным с точки зрения затрат образом, чтобы не возлагать чрезмерного бремени на гражданскую авиацию.

2.5 Меры по обеспечению авиационной безопасности, насколько это возможно, не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов.

2.6 Дальнейшую экономическую либерализацию следует проводить таким образом, чтобы обеспечить наличие четко определенной точки ответственности за безопасность полетов и авиационную безопасность в четко оговоренном государстве или другом регламентирующем полномочном органе, назначенном указанным государством, для любого конкретного полета воздушного судна.

3. **Участие и стабильность**

3.1 Все государства разделяют основополагающую цель эффективного и стабильного участия в международном воздушном транспорте и получения связанных с этим выгод на основе уважения национального суверенитета и равных возможностей.

3.2 Государствам следует разрабатывать и использовать гарантии для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, экономической стабильности и добросовестной конкуренции.

3.3 Государствам следует обеспечивать, чтобы необходимая инфраструктура аэропортов и аэронавигационного обслуживания предоставлялась во всем мире по разумным ценам и на недискриминационной основе.

3.4 Сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание должны использоваться только для покрытия затрат на предоставление средств и обслуживания гражданской авиации.

3.5 Интересы и потребности развивающихся стран должны быть предметом особого внимания, и им могут предоставляться преференциальные условия и финансовая поддержка.

3.6 Мировое авиационное сообщество должно содействовать развитию воздушного транспорта экологически ответственным образом, ограничивая воздействие воздушного транспорта, с тем чтобы добиться максимальной совместимости безопасного, экономически эффективного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды.

4. **Либерализация**

4.1 Цель постоянного развития механизмов регулирования заключается в создании условий, в которых международный воздушный транспорт может развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности и с соблюдением социальных и трудовых стандартов.

4.2 Государства, которые еще не стали сторонами в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), следует в срочном порядке рассмотреть возможность вступления в число его участников.

4.3 Процессу либерализации должно способствовать применение во всем мире современного единообразного режима ответственности авиаперевозчиков, а именно Монреальской конвенции 1999 года.

4.4 Каждое государство самостоятельно определяет направление и темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, проявляя гибкость и используя, в зависимости от обстоятельств, двусторонние, субрегиональные, региональные, плюрилатеральные или глобальные механизмы.

4.5 Государствам следует в той мере, в какой это практически возможно, осуществлять либерализацию доступа к рынку международного воздушного транспорта, доступа авиаперевозчиков к международному капиталу и представлять авиаперевозчикам свободу осуществления коммерческой деятельности.

4.6 Государствам следует с пониманием относиться к стремлению других государств перейти к практике расширенного трансграничного владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и/или назначения авиаперевозчиков на основе критерия основного места деятельности при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.7 Государствам следует изучать возможность ускоренной либерализации механизмов регулирования международных авиагрузовых перевозок при условии, что будут сохранены четкие границы компетенции и контроля в сфере регулирования безопасности полетов и авиационной безопасности.

4.8 Транспарентность является важным элементом содействия экономическому росту, повышению конкурентоспособности и финансовой стабильности на внутреннем, региональном и международном уровнях и увеличивает выгоды либерализации.

4.9 Следует и впредь поощрять улучшение обслуживания клиентов авиатранспортной отрасли и разработку соответствующих мер для защиты интересов потребителей.

5. Конкуренция и сотрудничество

5.1 Принятие и применение закона о конкуренции является важной гарантией обеспечения добросовестной конкуренции по мере продвижения государств к либерализованному рынку.

5.2 Сотрудничество между государствами способствует либерализации и позволяет избегать конфликтов, в особенности при решении вопросов законодательства/политики в области конкуренции и условий труда, затрагивающих международный воздушный транспорт.

5.3 Государствам следует избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и гармоничном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства к международному воздушному транспорту в должной мере учитывались его характерные особенности.

5.4 В тех случаях, когда предоставление государствами помощи авиатранспортному сектору является обоснованным, государства должны принимать транспарентные и эффективные меры для обеспечения того, чтобы такая помощь не оказывала негативного воздействия на конкуренцию на рынке, не оказывала дестабилизирующего эффекта и носила, насколько это возможно, временный характер.

5.5 При условии соблюдения применимых законов о конкуренции государствам следует продолжать признавать наличие систем многостороннего интерлайна, которые позволяют государствам, авиаперевозчикам, пассажирам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

6. Роль ИКАО

6.1 ИКАО следует и впредь играть роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта.

6.2 ИКАО следует и впредь способствовать развитию эффективных связей и сотрудничества с другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами международного воздушного транспорта, в целях согласования усилий и во избежание дублирования действий на глобальном уровне.

6.3 Государствам следует рассматривать возможность использования вариантов регулирования, предоставляемых ИКАО, для либерализации международного воздушного транспорта.

6.4 Государствам следует и впредь постоянно информировать ИКАО о развитии событий в области воздушного транспорта, в том числе о введении в действие либеральных механизмов на различных уровнях, и способствовать в рамках других форумов полному пониманию мандата и роли ИКАО.